EcT
L4865de

Leer. Magistrat
Denkschrift über den weiteren Ausbau des Hafens der Stadt Leer.

Leer Magistrat

Denkschrift

über

den weiteren Ausbau des Hafens der Stadt Leer

Leer 1922
Druck von D. H. Zopfs & Sohn, G. m. b. H.

EcT
L4865de Leer. Magistrat

Denkschrift

über

den weiteren Ausbau des Hafens der Stadt Leer

563340
21-5-53

Leer 1922
Druck von D. H. Zopfs & Sohn, G. m. b. H.

Die Stadt Leer verfügt über eine <u>außerordentlich günstige geographische Lage</u>. Sie liegt etwa an der Mündung der Leda in die Ems. (S. Abb. 1.)

Abbildung 1

Bei der vorhandenen Wassertiefe der Ems von 6 m unter H. W. können Dampfer aus den europäischen Häfen mit 5 bis $5^1/_2$ m Tiefgang ohne Schwierigkeiten bis zur Ledamündung und in der Leda aufwärts bis Leer gelangen. Die Wasserverhältnisse liegen also z. B. für Leer genau so günstig wie für Bremen. Nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet besteht

die Kanalverbindung durch den Dortmund-Ems-Kanal. Ferner liegt die Stadt Leer an dem Knotenpunkt der Bahnlinien Köln-Düsseldorf, dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet, Münster—Emden—Norddeich und der Linie Bremen—Oldenburg—Neuschanz—Groningen—Amsterdam; endlich ist sie Ausgangspunkt der Kleinbahn Leer—Aurich—Wittmund. (S. Abb. 2.)

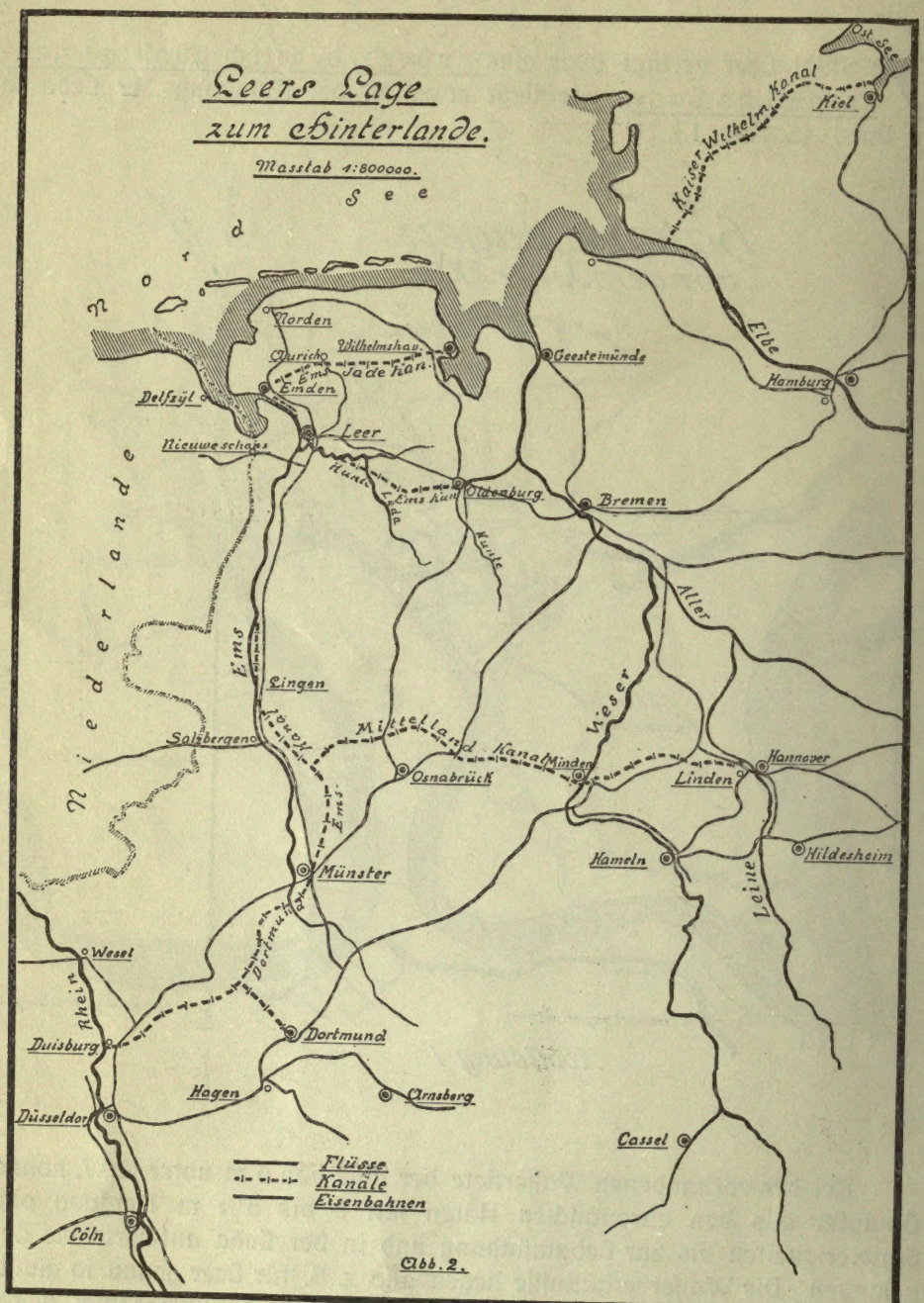
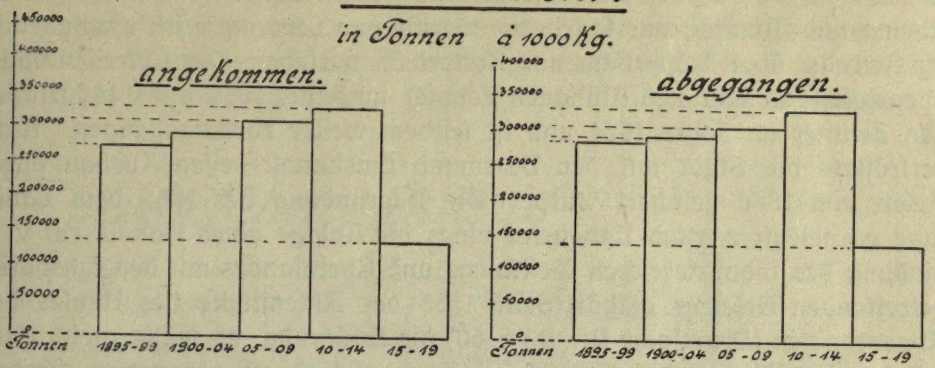


Abb. 2.

Diese günstige Lage an z. T. uralten Handelsstraßen hat schon früher, d. i. schon vor dem Bau des heutigen städtischen Hafens, dazu geführt, daß in Leer ein nicht unerheblicher Handel und Verkehr, See- und Flußschiffahrt stattgefunden hat. (Abb. 3 und 4.)

Seeverkehr.



Binnenschiffahrtsverkehr.

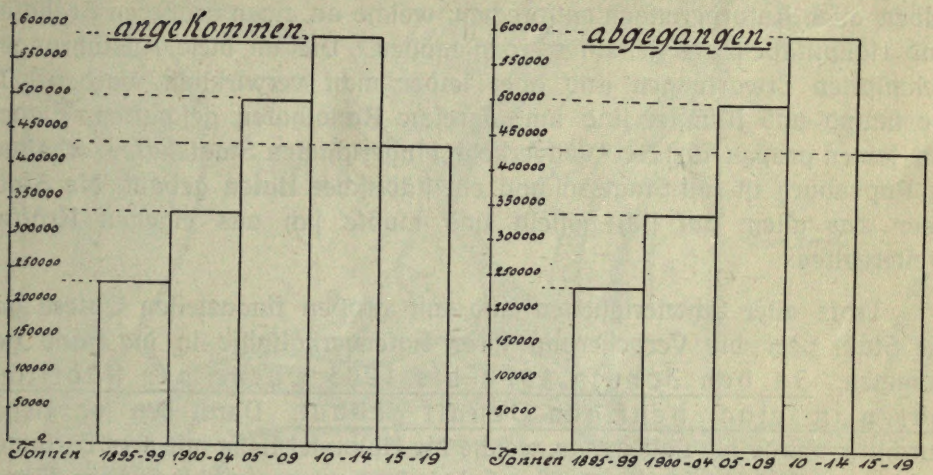


Abb. 3. Abb. 4.

Den bedeutendsten Aufschwung im Seeverkehr zeigte der Hafen von Leer in den Jahren 1878 bis 1880, als besonders günstige Eisenbahntarife für den Transport von Getreide nach Westfalen und Rheinland die Getreidezufuhr vom Auslande her begünstigten. 1878 liefen ein und aus 1036 Schiffe mit 111 943 Br. Reg.-Tons, 1879 1386 Schiffe mit 136 098 Br. Reg.-Tons, eingehend waren 1879 867 Schiffe mit 67 334 Br. Reg.-Tons und 1880 740 Schiffe mit 58 201 Br. Reg.-Tons. Infolge Aufhebung der Seetransittarife 1880 und der Ausnahmetarife für Getreide 1882 sank der

Verkehr. Alle Bestrebungen zu Gunsten der Wiedereinführung günstiger Ausnahmetarife für Getreide waren erfolglos. Der Verkehr wandte sich ganz den belgischen und holländischen Häfen zu. Wie lebhaft sich damals die Getreideeinfuhr über Holland nach den rheinischen Stationen entwickelt hat, geht daraus hervor, daß dieselbe über Emmerich von 5,75 Millionen Zentner im Jahre 1879 auf 17,25 Millionen im Jahre 1884 stieg. Selbst Rheine und Münster, nur 114 bezw. 154 km von Leer entfernt, mußten nun ihr Getreide über Amsterdam und Rotterdam beziehen. Der Getreideimport über Leer sank von 1,33 Millionen Zentner im Jahre 1879 auf 0,441 Millionen Zentner im Jahre 1884 und ist seitdem weiter zurückgegangen. Man vertröstete die Stadt auf den Dortmund-Emskanal, dessen Ausbau durch Gesetz von 1886 gesichert wurde. Die Begründung des 1882 dem Landtage vorgelegten ersten Entwurfes eines die Anlage eines Kanals zur Verbindung des industriereichen Westfalens und Rheinlandes mit den Emshäfen betreffenden Gesetzes enthält Seite 1583 der Aktenstücke des Hauses der Abgeordneten (Drucksache Nr. 190 S. 60) die Erklärung, es müsse gleichzeitig mit der Ausführung des Kanals selbst darauf Bedacht genommen werden die Anlagen des Hafens zu Leer, welche nach den bezügl. Angaben der Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg nicht einmal für den jetzigen Verkehr genügen, derart zu erweitern und zu vervollkommnen, daß dieselben allen Anforderungen entsprechen, welche an einen größeren Seehafen und Hauptstapelplatz gestellt werden müssen. Die an diese Ausführungen geknüpften Erwartungen sind aber leider nicht verwirklicht worden. In Dortmund und Münster sind umfangreiche Kanalhäfen geschaffen, Emden hat seinen großen für den Weltverkehr eingerichteten Staatshafen erhalten, in Papenburg ist mit Staatszuschuß ein städtischer Hafen gebaut, die Stadt Leer war allein auf sich gestellt und mußte sich aus eigenen Kräften weiterhelfen.

Trotz aller Schwierigkeiten und mit großen finanziellen Opfern hat die Stadt Leer die Verbesserung ihrer Hafenverhältnisse in die Hand genommen. In den Jahren 1900 bis 1903 wurde der städtische Hafen in seiner heutigen Gestalt gebaut. Durch den sog. Nessedurchstich wurde die Landzunge, welche die Halbinsel Nesse mit dem Esclumer Deiche verband, in einer sich den Ledakrümmungen anschließenden Kurve durchstochen. (S. Abb. 5.)

Das durch den Nessedurchstich abgeschnittene Stück der Leda wurde von dem neuen Bette der Leda abgedämmt, sodaß ein vollständig von der Leda abgesperrtes Hafenbecken mit einer Wasserfläche von rd. 40 Hektar, einer ausnutzbaren Uferlänge von rd. 8000 m und ein Hafengelände von rd. 64 Hektar (auf der im Eigentum der Stadt befindlichen Halbinsel Nesse) entstand. Das Hafenbecken wurde durch eine Seeschleuse von 7 m Drempeltiefe, 18 m lichter Weite zwischen den Häuptern und 130 m nutzbarer Kammerlänge mit der Leda verbunden. An der nordöstlichen Ecke der Halbinsel Nesse ist durch einen Damm eine feste Ver-

bindung mit der Stadt ausgeführt. Ueber diesem Damm ist Straßen- und Eisenbahnverbindung mit der Nesse vorhanden. Der Gesamtkostenaufwand hat sich auf etwa 1,5 Millionen Goldmark belaufen und ist ausschließlich aus eigenen städtischen Mitteln aufgebracht worden. Der Staat hat lediglich als Zuschuß den kapitalisierten Betrag der ersparten Ledaunterhaltung beigesteuert. Mit dem Bau des Hafens infolge ihrer von der Natur dazu begünstigten Lage brachte die Stadt im Interesse ihrer wirtschaftlichen Entwickelung und Zukunft ein im Verhältnis zu ihrer Größe erhebliches finanzielles Opfer. Ihre jährlichen Aufwendungen allein für

Abbildung 5

Verzinsung und Amortisation des Hafenbaukapitals und die lfd. Unterhaltung betrugen zeitweise 55 % ihrer gesamten Ausgaben. Sie hat auch in der Folgezeit erhebliche Beträge für die Unterhaltung und Ausgestaltung des Hafens aufgewendet. Ueber die Aufschließung des gesamten Hafengeländes wurde folgendes Programm aufgestellt. Der östliche Arm des Wasserbeckens ist als Industriehafen mit tiefen ausreichenden Flächen vorgesehen, während der westliche als Handelshafen und dem Umschlag-

verkehr dienen soll. Wie sich der Umschlagverkehr für die verschiedenen Güter (in Tonnen à 1000 kg) in den Jahren 1895 bis 1919 gestaltet hat, ergibt sich aus nachfolgenden graphischen Darstellungen (Abb. 6 und 7):

Gesamtgüterverkehr im Hafen zu Leer.

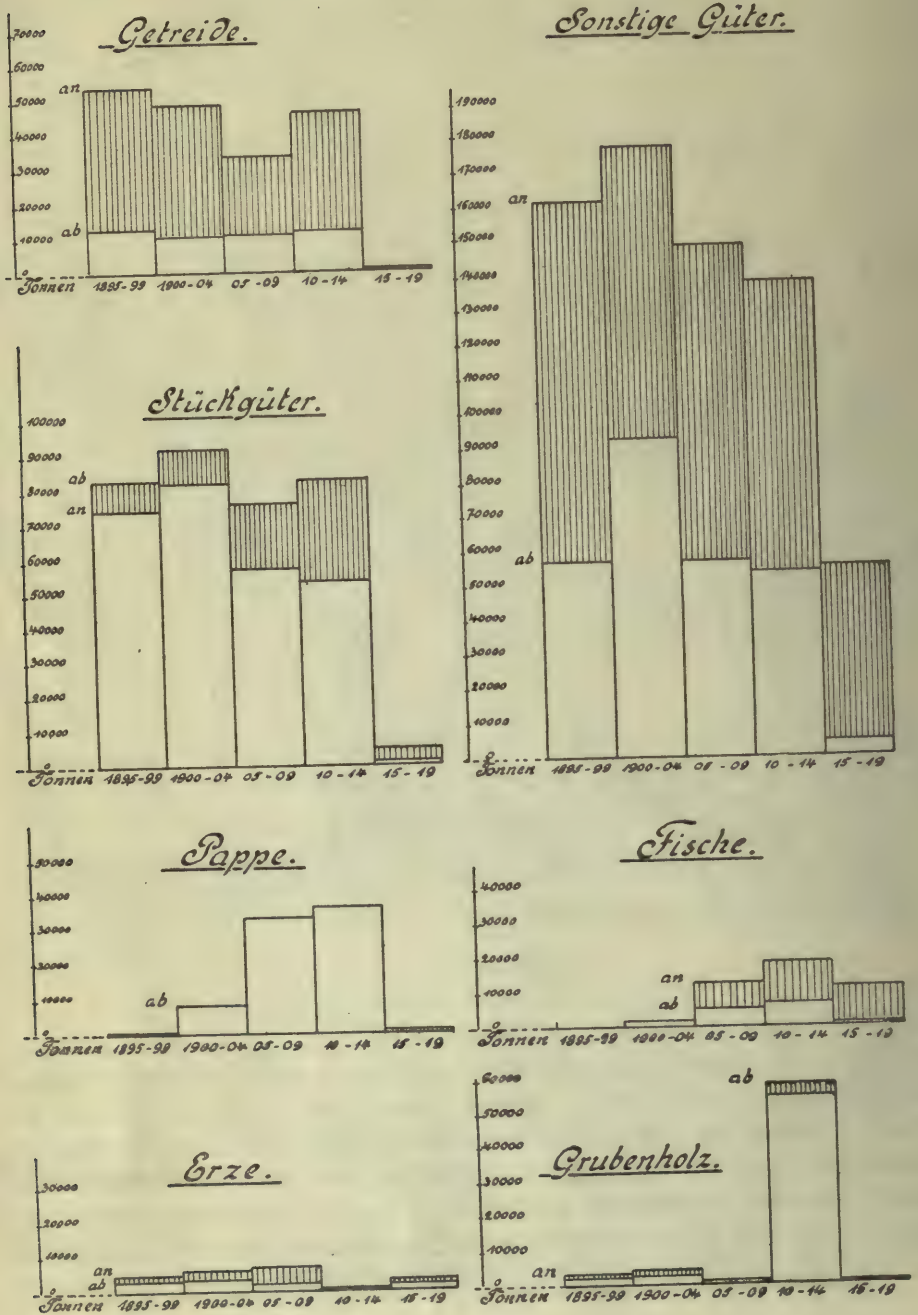


Abb. 6.

Es ergibt sich, daß der Hafen zu Leer trotz seiner völlig unzureichenden Umschlagsvorrichtungen stets ein bedeutender Zubringer bezw. Fortführer für die Eisenbahn gewesen ist. Diese Gütermengen werden sich nach den Erfahrungen der letzten 24 Jahre durch Anlage von modernen Umschlagsvorrichtungen und Kaianlagen noch bedeutend erhöhen. Auch

Zusammenstellung der hauptsächlich im Leerer Hafen umgeschlagenen Güter in den Jahren 1895-1919.

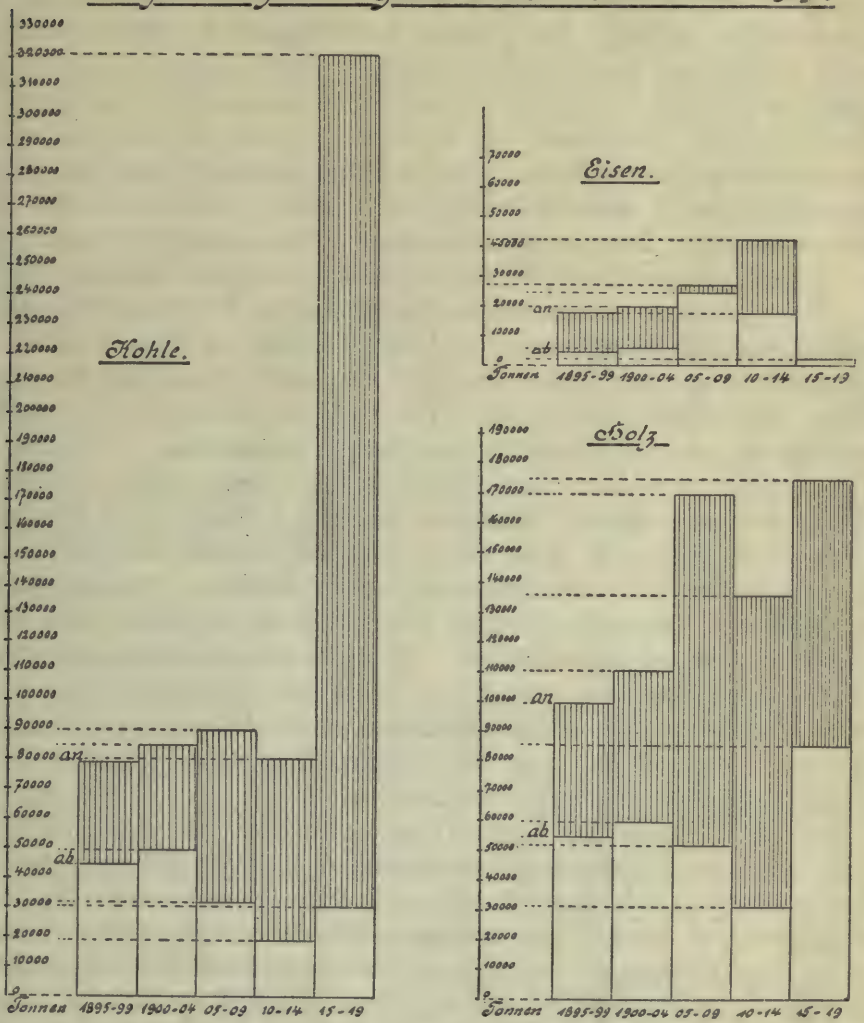


Abb. 7.

würde die hier ansässige, nicht unbedeutende Industrie sich dann erweitern und neue Industrie auf dem großen zur Verfügung stehenden Gelände sich ansiedeln können. Die erforderlichen Eisenbahnanschlüsse an das bestehende Eisenbahnnetz lassen sich bequem herstellen.

Leider fehlten aber der Stadt in der Folge die Mittel, den weiteren Ausbau zur Ausführung zu bringen. Diese Geldschwierigkeiten gereichten der Entwickelung des Verkehrs im Hafen zum Nachteil. Es fehlte, wie schon oben erwähnt, an Umschlaggelegenheiten, Kajung, Bahnanschluß, Kränen usw. Kohlenumschlag und Seegüterumschlag waren und sind fast ausschließlich auf das von der Eisenbahn angelegte und unterhaltene sog. Eisenbahndock und die Ledakajung angewiesen. Häufig ließ sich der Verkehr nicht bewältigen und suchte sich wegen der mangelnden Umschlagsgelegenheiten andere Wege. Von den Interessenten wird hierüber auf das lebhafteste Klage geführt. Die gesamte Entwickelung des Hafens und der Stadt ist dadurch auf das schwerste gefährdet. Häufig erhält die Stadt Anfragen interessierter Firmen, die ihre Handelsniederlassungen hier einrichten, sowie von Industrieen, die sich hier ansiedeln möchten, oder von Dampferlinien, welche die früher nach Leer unterhaltenen Linien wieder einlegen möchten; sie ist aber meist außerstande, diesen für ihre Entfaltung so dringend erwünschten Nachfragen entsprechen zu können, da sie an greifbaren Umschlagsgelegenheiten bezw. Bahnanlagen nur wenig zur Verfügung stellen kann. Den größeren Kolonialwarengroßfirmen und industriellen Unternehmungen entsteht insbesondere durch den Wegfall der Dampferlinien ein erheblicher Schaden. Der Stadt Leer ist es wegen der heute für alle Städte besonders schwierigen finanziellen Lage zzt. fast unmöglich, aus eigenen Mitteln für den Hafen größere Aufwendungen zu machen.

Man fühlt sich in Leer, was die Unterstützung des Reiches und Staates angeht, gegenüber anderen Häfen und Städten benachteiligt. In Emden sind ungezählte Millionen vom Staate für den Ausbau des Hafens angelegt und müssen auch weiterhin ausgegeben werden. Nur ein kleiner Bruchteil der für Emden bewilligten Beträge würde die Stadt Leer einen nennenswerten Schritt weiterbringen. Die Stadt Leer beabsichtigt in keiner Weise eine Beeinträchtigung des Emdener Hafens und mißgönnt auch der Stadt Emden ihre Entwickelung und die staatliche Unterstützung nicht; sie ist aber der Meinung, daß auch für sie unbedingt etwas geschehen könne und müsse. Es besteht auch die durchaus nicht gering anzuschlagende Gefahr, daß der Verkehr, den Emden nicht bewältigen und Leer nicht aufnehmen kann, nach dem gegenüberliegenden holländischen Hafen Delfzyl abwandert, wie teilweise auch schon geschehen ist. Es dürfte aber unbedingt notwendig sein, mit allen Mitteln die deutschen Nordseehäfen zu unterstützen und deren Wiederaufbau und Ausbau zu ermöglichen. Dabei liegen die Verhältnisse kaum irgendwo so günstig für eine weitere Entwickelung wie in Leer. Der Hafen mit einer Wasserfläche von etwa 40 Hektar ist hochwasserfrei, die Wassertiefe beträgt zzt. 5½ m, die durchschnittliche Breite der vorhandenen Hafenbecken 80 bis 100 m. Die ausnutzbare Uferlänge beträgt rd. 8000 m. Die zwischen beiden Hafenarmen gelegene Halbinsel Nesse mit einem Flächeninhalt von 64 Hektar ist Eigentum der Stadt. Außerdem grenzt an den Hafen privates und fiskalisches Gelände, das sich vorzüg-

lich zur industriellen Aufschließung eignet. Das schon vorhandene städtische Hafenanschlußgleis ist 6,4 km lang. Ohne eine allgemeine Unterstützung des Vorhabens der Stadt ist nicht nur der aus volkswirtschaftlichen Gründen so dringend erwünschte weitere Ausbau des Hafens ausgeschlossen, sondern auch die Tatsache gewiß, daß die von der Stadt bereits nach Goldwährung angelegten Millionenwerte (gering gerechnet 120 Millionen Papiermark) brachliegen und die Gefahr besteht, daß sie nicht ausgenutzt werden und allmählich in Verfall geraten könnten.

Nach unserm Dafürhalten hat an dem weiteren Ausbau des Hafens, außer dem Staate Preußen, insbesondere das Reich als Eigentümer der Eisenbahn und der Wasserstraßen Ems und Leda ein erhebliches volkswirtschaftliches Interesse. Er scheint uns ein unglücklicher Zustand zu sein, daß die Wasserstraßen bis zum Hafen und die Eisenbahn dem Reiche gehören, während das zur Vermittlung des Umschlages zwischen beiden Verkehrswegen notwendige und ihnen bedeutenden Verkehr zuführende Zwischenglied zu unterhalten und auszubauen lediglich Sache der Stadt sein soll. Würde die Stadt dieses Zwischenglied nicht in dem erforderlichen Umfang unterhalten und ausgestalten können, so muß dies den Verkehr auf den Wasserstraßen und der Eisenbahn beeinträchtigen. Der Eisenbahnfiskus ist auch aus dem Grunde interessiert, weil das sog. Eisenbahndock von ihm unterhalten wird, diese Unterhaltung aber bei der Schaffung anderweitiger und leistungsfähiger Umschlagsgelegenheiten, erspart werden und die Grundfläche für evtl. Bahnhofserweiterungen frei wird. Der bauliche Zustand des Eisenbahndocks läßt zu wünschen übrig; die Leistungsfähigkeit ist begrenzt; es ist ohne völligen Umbau unmöglich, das Dock der übrigen Hafentiefe anzupassen. Die Eisenbahnverwaltung sucht durch Ausbesserung usw. den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung zu tragen. Es besteht aber leider kein Zusammenwirken aller am Hafen Interessierter, jeder arbeitet und baut für sich, ohne die dringend erwünschte Fühlungnahme. Es fehlt die organisatorische Zusammenarbeit und ein klares Programm für die Zukunft und es besteht die Gefahr, daß auf diese Weise nicht unerhebliche Mittel vergeudet werden. Es liegt nicht im Rahmen dieser kurzen Ausführungen, Vorschläge zu machen, wie die Aufgabe der Verbesserung und des weiteren Ausbaus des Hafens praktisch gelöst werden soll. Wir möchten nur darauf hinweisen, daß wir die Lösung in der Bildung einer Interessengemeinschaft (gemischtwirtschaftlichem Unternehmen) von Reich, Staat, Stadt und Interessenten erblicken. Die Stadt Leer würde in dieses Unternehmen ihre vorhandenen Anlagen, insbesondere Wasser- und Grundflächen einzubringen haben, Reich und Staat ebenfalls bezw. eine angemessene Beteiligung am Ausbaukapital. Endlich würde die Mitwirkung des interessierten Privatkapitals herbeizuführen sein. Einnahme und Ausgabe aus der Verwaltung und Verwertung des Hafens würde nach Maßgabe der Kapitalbeteiligung auf die Mitglieder der Interessengemeinschaft umgelegt werden. Auf diese

Weise könnte mit vereinten Kräften nach Gesichtspunkten, die den Belangen aller beteiligten Kreise gerecht würden, unter Vermeidung jeder Zersplitterung eine planvolle Verbesserung des Hafens Leer erreicht werden, sodaß er mehr noch als in früheren Jahren ein bedeutender Zubringer und Fortbringer der Reichsverkehrsstraßen, der Stadt und ihres Hinterlandes wird.

Unsere Bitte geht dahin, daß zuständigen Stellen im Reiche und im Staate, insbesondere das Reichsverkehrsministerium und das preußische Handelsministerium, die Hafenverhältnisse in Leer einer eingehender und wohlwollenden Prüfung an Ort und Stelle unterziehen und die Stadt Leer bei der Verbesserung und dem weiteren Ausbau des Hafens durch Gründung der angedeuteten Interessengemeinschaft unterstützen möchten.

Leer, im Juni 1922.

Der Magistrat

Dr. vom Bruch.

19.10.53 MWO.

563340
EcT
L4865de
Leer. Magistrat
Denkschrift über den weiteren Ausbau des
Hafens der Stadt Leer.

University of Toronto
Library

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET

Acme Library Card Pocket
LOWE-MARTIN CO. LIMITED